

# Mensch und Stadt

Tamms, Friedrich

Veröffentlicht in:  
Abhandlungen der Braunschweigischen  
Wissenschaftlichen Gesellschaft Band 24, 1973/74,  
S.21-24



Verlag Erich Goltze KG, Göttingen

## **Mensch und Stadt**

Auszug aus dem Vortrag von Prof. Dipl.-Ing. Dr. h. c. Friedrich Tamms  
anläßlich der Verleihung der Carl-Friedrich-Gauß-Medaille  
am 30. April 1974

Trotz immer wiederkehrender, und gerade im Verlauf der letzten Kriege teilweise vernichtender Zerstörung von Städten, sowie wachsender städtischer Probleme ist der allgemeine Zug zur Stadt, zum städtischen Leben, zur Stadtkultur weltweit ungebrochen. Aber über die Verschiedenartigkeiten im einzelnen hinaus, die den Städten der Welt jeweils einen spezifischen, individuellen Charakter verleihen, bestehen auch generelle Unterschiede zwischen den Städten der höher entwickelten Länder und denjenigen der sogenannten Dritten Welt. Denn während die Städte der erstgenannten punktuell kaum noch wachsen, sondern sich in großflächige Siedlungscharaktere — Stadtregionen, Regionalstädte — verwandeln, unterliegen die Städte der Dritten Welt bei explosionsartigem Bevölkerungswachstum immer noch einem starken Zentralisierungs- und Konzentrationsprozeß. Und auch in der Gestaltung mindestens der großen Städte werden generelle Unterschiede deutlich: So bemüht man sich in den Städten der hochzivilisierten Industriestaaten zunehmend um eine Humanisierung der Stadt im Interesse der Vitalisation ihrer Bewohner, während die Städte der Entwicklungsländer vor allem noch als das Gehäuse institutierter Macht verstanden werden, deren Ansprüchen die Bedürfnisse der Bürger deutlich nachgeordnet bleiben, obschon der ständige Zustrom von Menschen in die Städte damit begründet wird, daß gerade dort ihren Bedürfnissen besser Rechnung getragen würde als auf dem flachen Lande oder im Urwald, was freilich keineswegs der Fall ist.

Die individuellen Wünsche der einzelnen Bürger lassen sich im Städtebau nur selten, und kaum jemals in idealer Weise erfüllen. Aber die Versorgung der Gesellschaft mit Wasser und Energie, sowie die störungsfreie Entfernung aller Abfallstoffe müssen an allen Punkten des Gemeinwesens gesichert sein, und auch der Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Schienenbahnen muß als Individualverkehr wie als öffentlicher Verkehr fließen können, um Versorgung und Kommunikation der Bevölkerung zu gewährleisten.

Gerade der städtische Verkehr hat sich während der letzten Jahrzehnte immer deutlicher als das drängendste und am schwersten zu lösende städtische Problem, und zwar sowohl in den hochzivilisierten als auch in den unterentwickelten Ländern erwiesen. Aus zahlreichen Untersuchungen der jüngeren Zeit wissen wir, daß ein völlig ungehinderter, sich frei entfaltender Individualverkehr mindestens in den großen Städten auf die Dauer nicht mehr zugelassen werden kann, um die Vitalisation der städtischen Bewohner nicht unzumutbar zu belasten und

nachhaltig zu verschlechtern. Das stellt den Städtebau vor außerordentlich schwierige Aufgaben, die er nur schrittweise und in engster Zusammenarbeit mit zahlreichen anderen Disziplinen einer tragbaren Lösung wird näherbringen können.

Die angedeuteten städtebaulichen Schwierigkeiten ergeben sich vor allem aus der nun einmal vorhandenen, und oft erst vor nicht allzu langer Zeit erneuerten Bausubstanz, die nicht einfach beseitigt werden kann, aus der richtigen Dimensionierung und topographischen Anordnung von in unterschiedlichem Umfang verkehrserzeugenden Bauten, aus einer sinnvollen wie zumutbaren Scheidung des Verzichtbaren vom Notwendigen, sowie nicht zuletzt aus den außerordentlich hohen Kosten, mit denen beinahe alle denkbaren Lösungen verbunden sind, und die von den städtischen Gemeinwesen allein schon längst nicht mehr getragen werden können. Erste Lösungsansätze sind immerhin schon seit einiger Zeit zu verzeichnen, wie beispielsweise die Errichtung von mehr oder weniger umfangreichen Fußgängerzonen. Außerdem wird gerade in den letzten Jahren das Bemühen deutlich, den alles überflutenden Individualverkehr durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr zurückzudrängen, und es kann sein, daß für die Städte die kommenden Jahrzehnte den Charakter eines U- und S-Bahn-Zeitalters gewinnen. Auf jeden Fall ist eine neue Entwicklungsrichtung für unsere Städte schon eingeleitet worden, die zu ganz neuen städtischen Gemeinwesen führt, wobei nicht zuletzt auch neue politisch-administrative Einheiten entstehen werden, wie etwa aus Bezirksstädten zusammengesetzte Verbandsstädte, die neben manchen administrativen Vorteilen wie übergeordnete Planung und größere Finanzkraft auch die demokratische Mitwirkung der Bürger an den städtebaulichen Prozessen angemessen berücksichtigen, und die die als „Bürgerinitiativen“ auftretenden Aktivitäten in geordnete Bahnen lenken.

Das oberste Ziel des modernen Städtebaues, wie wir ihn in unserer hochzivilisierten Welt verstehen, ist auf jeden Fall die humane Stadt, die nicht nur die wichtigsten materiellen Grundbedürfnisse ihrer Bewohner sichert, sondern die darüber hinaus ein sinnvolles soziales Gefüge, intensive menschliche Kontaktmöglichkeiten und eine freundliche Umwelt bietet. An diesem kaum noch von irgendeiner Seite bestrittenen Ziel orientieren sich zahlreiche Vorschläge und Versuche der neuesten Zeit, von denen diejenigen nach wieder stärkerer Funktionsvermischung in den einzelnen Stadtteilen, vor allem in den Stadtkernen, ein besonderes Interesse verdienen.

In diesem Zusammenhang wird insbesondere eine wesentliche Verstärkung der Wohnbevölkerung im Bereich der City gefordert und manche erhoffen sich davon nicht zuletzt eine Stärkung bzw. die Wiedergewinnung von „Urbanität“ schlechthin. Dabei wird „Urbanität“ jedoch häufig genug mit bloßer städtischer Betriebsamkeit zu allen Tageszeiten verwechselt, der eigentliche Inhalt des aus dem klassischen Altertum abgeleiteten Urbanitätsbegriffs ist unter den demographischen, politischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Bedingungen unserer Zeit aber nicht reproduzierbar. Und selbst die bloße Lebendigkeit von Stadt-

teilen läßt sich allein durch die Erhaltung und Vermehrung von Wohnungen in ihnen nicht herbeiführen. Denn wo auch immer man Wohnquartiere ansiedelt oder erhält, die Erfahrung lehrt:

- je besser die Wohnqualität ist, umso geringer ist das Bedürfnis nach öffentlicher Kommunikation,
- je größer die Wohnfläche je Einwohner ist, umso geringer werden Straßen, Plätze oder andere Anlagen in Anspruch genommen,
- je publikumsnäher die Massenmedien arbeiten, umso weniger werden die Menschen sich außerhalb der Wohnungen zusammenfinden,
- je lauter die Straßen sind, umso weniger werden die Menschen diese aufsuchen,
- je früher am Abend die Läden schließen, umso eher werden sich die Straßen und Plätze leeren.

Eine intensive Belebung der Straßen und Plätze zu möglichst vielen Zeiten des Tages könnte nur durch Überbevölkerung, niedrigen Wohnungsstandard, mangelhaft arbeitende Massenmedien etc., kurz, nur mit der Aufgabe sozialer Errungenschaften erkaufte werden, wie dies wieder in den großen Städten der Dritten Welt deutlich wird, die an Lebendigkeit der öffentlichen Räume nicht zu übertreffen sind, ohne deshalb jedoch Urbanität im eigentlichen Sinne aufzuweisen.

Gerade ein Vergleich der großen Städte dieser Welt macht die außerordentlichen Unterschiede der Lebensbedingungen zwischen den hochzivilisierten Industriestaaten und der Dritten Welt deutlich, und es fragt sich immerhin, ob wir unsere Anforderungen an den Städtebau der erstgenannten noch höher schrauben sollten. Natürlich können und sollen wir das bei uns Erreichte und unsere Bestrebungen zur Verbesserung der Vitalsituation in unseren Städten nicht aufgeben, wir sollten uns jedoch angesichts weltweiter städtischer Notsituationen in den Entwicklungsländern mit einer Konsolidierung und schrittweisen Verbesserung unserer Städte bescheiden, eine Aufgabe, die ohnehin schon ganz erhebliche Mittel der öffentlichen Hand binden wird. Umwälzende städtebauliche Neugestaltungen utopischen Charakters helfen weder uns noch der Dritten Welt die humane Stadt für alle zu gewinnen, das Ringen um sie ist ein sich nur schrittweise vollziehender, immerwährender städtebaulicher Prozeß, der sich zudem den dauernden demographischen, politischen, ökonomischen, gesellschaftlichen und technischen Veränderungen laufend anpassen muß.

Mehr als bisher wird dieser Prozeß von der enorm gewachsenen Mobilität der Menschen, von ihren Ansprüchen an eine möglichst wenig gestörte Umwelt und von ihrem Freizeitzuwachs geprägt sein. Gleichzeitig wird sich die Ideologie eines ständigen wirtschaftlichen Wachstums immer mehr in Frage gestellt sehen, so daß der Weg für eine stärkere humanitäre Entwicklung in den Städten offen steht. Die vielfältigen und sich oftmals widersprechenden Wünsche und Ziele der

Menschen zwingen jedoch zu der Erkenntnis, daß die Stadt als ideales „Gehäuse für den Menschen schlechthin“ nur auf Grund einer „gelenkten Entwicklung“ entstehen kann. Dabei wird es entscheidend darauf ankommen, wie weit sich die natürlichen Ressourcen — auch der Menschen — gegen abstrakte Ideologien durchzusetzen vermögen.

Karl Heinrich Olsen